

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 179

vom 17. Januar 1989

Gemeinde Pratteln, Strassenlinienplan Mayenfelserstrasse - Schmiedestrasse - Johann-Martin-Strasse [Verkehrsberuhigende Massnahmen]

A. Der Einwohnerrat Pratteln hat am 25. Januar 1988 den eingangs erwähnten Strassenlinienplan im westlichen Teil des Dorfkerns im Sinne verkehrsberuhigender Massnahmen als Ergänzung zu rechtsgültigen Bau- und Strassenlinienplänen beschlossen. Der Beschluss wurde im Prattler-Amtsanzeiger Nr. 4 vom 29. Januar 1988 mit gleichzeitiger Anzeige der Frist für das fakultative Referendum veröffentlicht. Diese ist am 29. Februar 1988 unbenützt abgelaufen.

B. Die öffentliche Planaufgabe für den Strassenlinienplan fand vom 26. Februar bis 28. März 1988 statt. Sie wurde durch Publikation im Amtsblatt Nr. 8 vom 26. Februar 1988 sowie im Prattler-Amtsanzeiger bekanntgegeben. Alle betroffenen Grundeigentümer wurden zudem mit eingeschriebenem Brief benachrichtigt. Innerhalb der Auflagefrist sind folgende Einsprachen eingegangen:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

Die vom 16. - 18. Mai 1988 durchgeführten, gesetzlich vorgeschriebenen Verständigungsverhandlungen führten zum Rückzug der Einsprachen 1, 9, 11 und 12. Mit den übrigen Einsprechern kam keine Einigung zustande.

C. Mit Schreiben vom 8. Juni 1988 unterbreitet der Gemeinderat Pratteln den Strassenlinienplan zur regierungsrätlichen Genehmigung und die unerledigten Einsprachen zum Entscheid. Für weitere Einzelheiten wird auf die Akten und die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

Der Regierungsrat zieht in Erwägung:

I.

Die Gemeinden sind gestützt auf § 4 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1967 ermächtigt, Bau- und Strassenlinienpläne aufzustellen. Gemäss § 3 des Baugesetzes bedürfen die Bauvorschriften der Gemeinden - und darunter fallen auch die erwähnten Pläne - der Genehmigung des Regierungsrates. Die dem Genehmigungsentscheid vorausgehende Prüfung ist dabei auf eine Rechtmässigkeitskontrolle und auf eine Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung beschränkt.

II.

Die kantonale Verwaltungsgesetzgebung kennt keine Verfahrensvorschriften darüber, in welcher Form die Einspracheentscheide und der Entscheid über solche Einwohnerratsbeschlüsse zu erlassen sind. Es steht daher nichts entgegen und es erscheint in Anbetracht des sachlichen Zusammenhanges sowie aus Zweckmässigkeitsgründen gerechtfertigt, unerledigte Einsprachen mit dem Entscheid über die Genehmigung im gleichen Beschluss zu behandeln.

III.

Im Baugesetz ist die regierungsrätliche Ueberprüfungsbefugnis unerledigter Einsprachen nicht speziell geregelt. Artikel 33 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 verlangt hingegen bei Einsprachen, die sich gegen Nutzungspläne richten, die volle Ueberprüfung. Somit ist der Regierungsrat verpflichtet, bei unerledigten Einsprachen sowohl die Rechts- als auch die Zweckmässigkeitskontrolle auszuüben.

IV.

In Berücksichtigung der vorstehenden Kriterien hat die Prüfung des Planes und der unerledigten Einsprachen folgendes ergeben:

1. Rechtmässigkeitskontrolle

Sowohl formell-rechtlich als auch materiell-rechtlich sind die Voraussetzungen für eine Genehmigung erfüllt. Die am 2. Juli 1987 durchgeführte Vorprüfung durch das Amt für Orts- und Regionalplanung ergab keine Einwände grundsätzlicher Art.

Der vorliegende Strassenlinienplan stützt sich auf folgende Zielsetzungen:

- Der Motorfahrzeugverkehr auf den Strassenzügen am westlichen Rand des historisch gewachsenen Dorfkerns soll beruhigt bzw. verlangsamt werden.
- Die Sicherheit des Fussgänger- und Veloverkehrs soll im genannten Bereich verbessert werden.

2. Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung

Keine Bemerkungen.

3. Unerledigte Einsprachen

3.1 [REDACTED]

Der Einsprecher erachtet die vorgesehene Verengung zwischen den Liegenschaften [REDACTED] als überflüssig, da an dieser Stelle oft Autos parkiert seien, was denselben Zweck erfülle. Da die umliegenden Altbauten nicht über Garagen verfügten sei es umso weniger verständlich, wenn noch

ein Parkplatz eliminiert werde. Durch die Verengung würde zudem die Zufahrt zu den Liegenschaften Nr. 2 und 4 behindert.

Es wird auf die kommunalen Zielsetzungen gemäss Ziffer 1 der Erwägungen verwiesen. Das Parkieren von Autos an der vom Einsprecher genannten Stelle kann weder aus verkehrstechnischer Hinsicht genügen, noch erfüllt dies denselben Zweck wie die vorgesehene Verengung. Auch die Beibehaltung eines einzigen Parkplatzes würde im übrigen die Parkplatzsituation nicht merklich verbessern. Zudem wird die Zufahrt zu den gegenüberliegenden Grundstücken durch die Verengung nicht unzumutbar erschwert, eine Behinderung wäre hingegen bei parkierten Autos der Fall.

Die Einsprache ist daher als unbegründet abzuweisen.

3.2. [REDACTED]

Die Einsprecher wenden sich gegen die geplante Verkehrsberuhigung mit der Begründung, insbesondere durch die Strassenverengungen in der Mayenfelserstrasse werde der Verkehrsfluss in die Kirschgartenstrasse geleitet, welche schon heute sehr schnell befahren werde. Es sei bei vielen Liegenschaften notwendig, rückwärts aus den Garagen oder Parkplätzen in die Strasse zu fahren, wobei die gesamte Strassenbreite zum Wenden benötigt werde. Da kein Trottoir bestehe, würden die Verhältnisse bei starkem Verkehrsaufkommen gefährlich. Zusätzlicher Autoverkehr sei auch in Berücksichtigung der Alterswohnungen in Liegenschaft Nr. 11 schwer erträglich. Es seien auch andere Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs zu prüfen. Die Kirschgartenstrasse dürfe nicht zur Quartiersammelstrasse umfunktioniert werden.

Auch wenn der gemäss Strassennetzplan 1981/82 geplante Ausbau der Kirschgartenstrasse im heutigen Zeitpunkt nicht aktuell

scheint und auf die gegenwärtigen Verhältnisse auch nicht angepasst wäre, gilt das damals festgelegte Konzept nach wie vor als rechtskräftig. Demnach handelt es sich bei dieser Strasse - in Verbindung mit der Mayenfeslerstrasse [westlicher Teil] und der Wartenbergstrasse - um eine kommunale Sammelstrasse, bei welcher gegenüber den umliegenden Erschliessungsstrassen ein grösseres Verkehrsaufkommen in Kauf genommen werden müsste. Bei der gegenwärtigen Fahrbahnbreite von ca. 4.0 m - unter Berücksichtigung der abgesenkten Gehwege - ist ein "sehr schnelles" Befahren der Strasse nach menschlichem Ermessen undenkbar. Für Fussgänger gefährliche Situationen könnten allenfalls durch Erstellen eines Trottoirs im Sinne des erwähnten Strassennetzplans vermieden werden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens, ebenso auch nicht Fragen der Signalisation [Geschwindigkeitsbegrenzung] oder Belagswechsel, weshalb darauf nicht eingetreten werden kann. Im übrigen muss jedoch klar festgehalten werden, dass die Kirschgartenstrasse eine Sammelfunktion hat, auch wenn die gegenwärtige Dimensionierung diesem Umstand nicht Rechnung trägt. Infolge dieser Sammelfunktion ist verständlich, weshalb in der Kirschgartenstrasse nicht dieselben oder ähnliche verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen sind, wie in den benachbarten Quartierstrassen.

Die Einsprache ist daher - soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abzuweisen.

3.3 [REDACTED]

Die Einsprecherin beanstandet die vorgesehene Verbreiterung der Grünfläche bzw. die damit entstehende Strassenverengung im Einmündungsbereich Kirschgartenstrasse/Johann-Martin-Strasse. Zur Begründung wird angeführt, durch vermehrtes Anhalten der Autos entstünden mehr Immissionen. Zudem sei absehbar, dass der schmale Fussgängerstreifen [kein erhöhtes

Trottoir] in der Johann-Martin-Strasse als Fahrweg benützt werde oder teilweise ganz weg falle. Dadurch würden ältere Fussgänger grösseren Gefahren ausgesetzt. Im weiteren sei die Pflege der neuen Grünfläche mühsam.

Die Strassenverengung soll insbesondere eine reduzierte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bewirken. Untersuchungen im Wohnquartieren mit reduzierter Geschwindigkeit haben gezeigt, dass sowohl die Schadstoffemissionen als auch die Lärmbelastung insgesamt abgenommen haben. Im übrigen ist festzustellen, dass die Verkehrsmenge auf dieser Quartierstrasse als bescheiden gewertet werden kann. Die Inanspruchnahme des Fussgängerbereichs durch den motorisierten Verkehr muss jedoch wirksam verhindert werden. Sie sollte nur in Ausnahmesituationen erfolgen dürfen.

Bezüglich der Pflege und des Unterhalts der Grünflächen ist zu bemerken, dass dies Angelegenheit der Einwohnergemeinde ist.

Die Einsprache ist daher - soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abzuweisen.

3.4 [REDACTED]

Die Einsprecherin beanstandet die Verengung an der Kreuzung Mayenfelserstrasse/Kirschgartenstrasse. Sie bewirke nur mehr Lärm und noch mehr Abgase. Die Ableitung des Verkehrs in die Zollmattstrasse sei sinnvoller.

Es wird im wesentlichen auf die Ausführungen zur Einsprache 3.3 verwiesen. Die Geschwindigkeitsreduktion wird auch zu einer Abnahme der Immissionen [Lärm, Abgase] führen.

Eine gezielte Verkehrsumlenkung in den Zollmattweg wäre gemäss Strassenkonzept im heutigen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt.

tigt, da diese Strasse lediglich Erschliessungsfunktion hat und zudem als Fussgängerachse dienen soll.

Die Einsprache ist daher als unbegründet abzuweisen.

3.5 [REDACTED]

Die Einsprecher wenden sich gegen die geplante Massnahme im Einmündungsbereich Mayenfelserstrasse/Kirschgartenstrasse. Zur Begründung wird angeführt, die teilweise Verengung einer Fahrspur vor ihrer Liegenschaft bewirke eine Stauung des Durchgangsverkehrs, wodurch unnötige Lärm- und Abgasimmissionen entstanden.

Es wird auf die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gemeinde gemäss Ziffer 1 der Erwägungen verwiesen.

Die beanstandete Verengung beeinträchtigt den Durchgangsverkehr, welcher sich von der Wartenbergstrasse her via Mayenfelserstrasse - Kirschgartenstrasse auf die verkehrsorientierten Strassen bewegt, nicht. Beim mittleren Teilstück der Mayenfelserstrasse - zwischen Johann-Martin-Strasse und Kirschgartenstrasse - handelt es sich jedoch um eine untergeordnete, nutzungsorientierte Strasse, welche primär Erschliessungsfunktion hat. Daher sind in diesem Teilstück verkehrsberuhigende Massnahmen eher möglich. Das Kreuzen zweier Fahrzeuge im Bereich der Verengung ist nicht zwingend notwendig, da die Einengung relativ kurz ist. Wie bereits andernorts erwähnt, sollten die Immissionen [Lärm, Abgase] durch die infolge der geplanten Massnahmen bewirkte Reduktion der Geschwindigkeit insgesamt eher abnehmen.

Die Einsprache ist daher als unbegründet abzuweisen.

3.6 [REDACTED]

Die Einsprecher beanstanden die Ausgestaltung der Einmündung Mayenfelser-/Schmiedestrasse. Zur Begründung wird geltend gemacht, durch die Einengung mittels Inseln könne der problematische Hauptverkehr von der Schmiedestrasse in die westliche Mayenfelserstrasse noch schneller und somit gefährdender ablaufen. Der Vorschlag der Einsprecher [Bauminself] lasse alle Verbindungen offen und verpflichte die Verkehrsteilnehmer zu langsamerer Fahrweise. Der Baum inmitten des Platzes sei zudem ein wichtiges räumliches Gestaltungselement.

Mit der Einengung des östlichen Teilstücks der Mayenfelserstrasse wird die Verkehrssituation bedeutend verbessert. Insbesondere die für Velofahrer und Fussgänger gefährliche Situation im Bereich der Liegenschaft Nr. 21 kann durch die vorgesehene Sperrfläche auf der Südseite entschärft werden. Die von den Einsprechern vorgeschlagene Bauminself hätte in dieser Beziehung wenig geändert. Obwohl ein Baum inmitten des Platzes durchaus als wichtiges räumliches Element gesehen werden kann, hätte eine solche Lösung für die Verkehrsabwicklung [z.B. grössere Lastfahrzeuge mit Anhänger etc.] unliebsame Konsequenzen. Allerdings wäre die Platzierung eines Baumes im Bereich der südlichen Sperrfläche zur Unterstützung der Torwirkung wünschenswert. Die Beruhigung des Verkehrs von der Schmiede-/Johann-Martin-Strasse in die westliche Mayenfelserstrasse [bzw. umgekehrt] müsste allenfalls mit weiteren Massnahmen erreicht werden, sofern sich dies als notwendig erweisen sollte.

Die Einsprache ist - soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abzuweisen.

3.7 [REDACTED]

Die Einsprecher wenden sich gegen die verkehrsberuhigenden Massnahmen, insbesondere die Strassenverengungen an den Kreu-

zungen Hauptstrasse/Schmiedestrasse und Mayenfelserstrasse/Kirschgartenstrasse. Dies wird im wesentlichen wie folgt begründet:

a] Hauptstrasse/Schmiedestrasse

Durch die geplante Verengung könnten zwei Fahrzeuge nicht mehr kreuzen, Schüler und Velofahrer würden durch die Einengung mehr gefährdet als heute.

b] Mayenfelserstrasse/Kirschgartenstrasse

- Die Strassenverengungen würden den Anwohnern mehr Immissionen bringen [Lärm und Gestank].
- Der gesamte Verkehr werde in die Kirschgartenstrasse geleitet, wodurch diese Strasse den Charakter einer Sammelstrasse erhalte, wofür sie zu eng sei.
- Die Kirschgartenstrasse liege in der W2-Zone. Es sei daher unerklärlich, weshalb der Blockverkehr aus der Warthenbergstrasse durch ein Einfamilienhausquartier geleitet werden müsse.
- Wegen der Alterswohnungen sei zusätzlicher Verkehr schwer erträglich, da kein Trottoir vorhanden sei.
- Bei mehreren Liegenschaften müsse rückwärts aus Garagen oder Parkplätzen gefahren werden. Bei grösserem Verkehrsaufkommen sei dies sehr gefährlich.
- Die Kreuzung Bahnhofstrasse - Kirschgartenstrasse/-Muttenser - Hauptstrasse könne ein grösseres Verkehrsaufkommen nicht bewältigen.
- Das ganze Quartier, also auch der Dürrenmattweg und die Kirschgartenstrasse müsse in die verkehrsberuhigenden Massnahmen einbezogen werden.

Im übrigen schlagen die Einsprecher vor, für die Verkehrsberuhigung Verkehrsumleitungen und Fahrverbote vorzusehen.

Zum Einwand gemäss Ziffer a] ist zu bemerken, dass das Kreuzen zweier Fahrzeuge bei 4 m Fahrbahnbreite grundsätzlich gewährleistet ist. Eine erhöhte Gefährdung der Schüler und Velofahrer ist infolge der zu erwartenden Geschwindigkeitsreduktion nicht wahrscheinlich.

Hinsichtlich der befürchteten Immissionen wird auf die Bemerkungen zu Ziffer 3.3 verwiesen.

Bezüglich der Strassenfunktion der Kirschgartenstrasse gelten die Ausführungen zu Ziffer 3.2 vollumfänglich.

Der Strassenzug Wartenbergstrasse - Mayenfelsstrasse - Kirschgartenstrasse stellt gemäss rechtskräftigem Strassennetzplan eine kommunale Sammelstrasse dar, welche gegenüber den umgebenden Erschliessungsstrassen ein höheres Verkehrsaufkommen zu bewältigen hat. Der gegenwärtige Zustand der Strasse entspricht dieser Funktion indessen nicht. Bei entsprechendem Bedarf infolge grösseren Verkehrsaufkommens müsste die Erstellung eines Trottoirs im Sinne des Strassennetzplans sowie eine Verbreiterung der Fahrbahn geprüft werden. Solche Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Genehmigungsverfahrens. Im übrigen ist zu bemerken, dass die Kirschgartenstrasse in der Zone W2b liegt, welche auch die Erstellung kleinerer Mehrfamilienhäuser erlaubt.

Hingegen wäre es sicher zweckdienlich, weitere Quartiere in die Ueberlegungen zur Verkehrsberuhigung einzubeziehen. Aus den erwähnten Gründen ist die Kirschgartenstrasse jedoch hierfür nicht speziell geeignet.

Die von den Einsprechern vorgeschlagene Verkehrsumlenkung bedeutet lediglich eine Verkehrsverlagerung, wodurch wiederum andere Anwohner stärker tangiert würden. Im übrigen ist eine Umleitung des Verkehrs in den Zollmattweg gemäss Strassenkonzept - wie in Ziffer 3.4 bereits dargelegt - nicht zwingend. Eine solche Massnahme müsste im übrigen eine Strassennetz-

planänderung voraussetzen. Die Signalisation ist zudem - wie schon erwähnt - nicht Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens, weshalb darauf nicht eingetreten werden kann.

Die Einsprache ist daher - soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abzuweisen.

3.8 [REDACTED]

Die Einsprecher wenden sich gegen die Gestaltung der Einmündungen Schmiedegasse/Hauptstrasse und Kirschgartenstrasse/Johann-Martin-Strasse.

Zur Begründung wird angeführt, die Fahrbahnverengungen würden einige Behinderungen mit sich bringen, dies wegen der schlechten Uebersicht und der Unmöglichkeit zum Kreuzen zweier Fahrzeuge. Die Automobilisten seien zum Anhalten gezwungen, wodurch zusätzliche Lärmimmissionen hervorgerufen würden. Das Strassenstück sei mangels erhöhtem Trottoir sehr gefährlich.

Es wird auf die kommunalen Zielsetzungen gemäss Ziffer 1 der Erwägungen verwiesen.

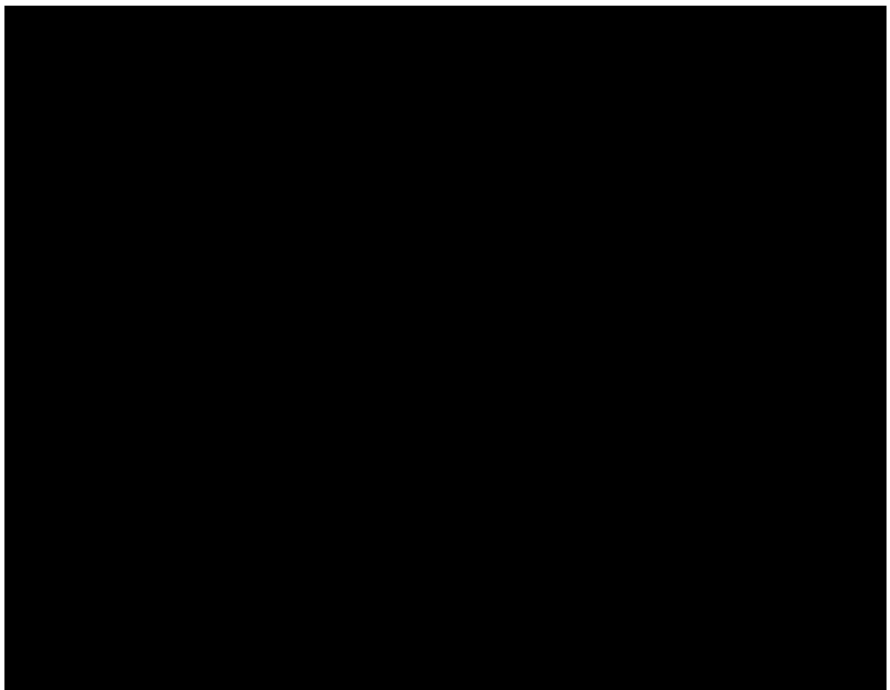
Grundsätzlich gelten die Ausführungen zu Ziffer 3.3 auch für diese Einsprache vollumfänglich. Bezüglich des Problems des Kreuzens von Fahrzeugen wird auf vorstehende Bemerkungen zur Einsprache 3.7, Ziffer a] verwiesen.

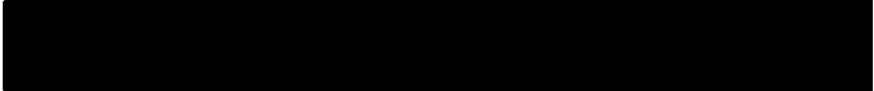
Die Einsprache ist daher - soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abzuweisen.

://: 1. Die Einsprachen 2-8 und 10 gemäss Abschnitt B werden
- soweit darauf eingetreten werden kann - als unbegründet abgewiesen.

2. Gestützt auf § 3 Abs. 2 BauG. wird der Beschluss des Einwohnerrates Pratteln vom 25. Januar 1988 betreffend den Strassenlinienplan Mayenfelserstrasse - Schmiedestrasse - Johann-Martin-Strasse [Verkehrsberuhigende Massnahmen] genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.
3. Massgebend sind die mit den Inventarnummern 52/BSP/40/0, 52/eBS/10/1 und 52/BSP/30/1 versehenen Planexemplare.
4. Der Gemeinderat wird ersucht, die Differenzen zwischen Strassennetzplan und Strassenlinienplan innert nützlicher Frist zu bereinigen.
5. Die Ziffern 2 und 3 dieses Beschlusses sind gestützt auf § 23 des Geschäftsreglementes für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Mitteilungen an





[alle eingeschrieben]

Gemeinderat Pratteln, 4133 Pratteln [2]

Bauverwaltung Pratteln, 4133 Pratteln

Geoprät AG, St. Jakobstr. 65, 4133 Pratteln

Landeskanzlei [Amtsblatt]

Vermessungsamt

Bauinspektorat [2]

Amt für Orts- und Regionalplanung [7]

Bau- und Umweltschutzdirektion [2]

Der 2. Landschreiber:

